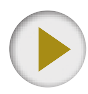


Encartes
ISSN 2594-2999, Bajo licencia Creative Commons
encartesantropologicos@ciesas.edu.mx



Wright, Pablo
Cuerpos viales, cultura y ciudadanía: reflexiones antropológicas
Encartes, vol. 3, núm. 5, marzo 2020-agosto 2020, pp. 10-28
https://doi.org/10.29340/en.v3n5.139

Disponible en https://encartesantropologicos.mx/



Este artículo contiene información multimedia, te invitamos a consultarlo en la versión digital.



TEMÁTICAS

CUERPOS VIALES, CULTURA Y CIUDADANÍA: REFLEXIONES ANTROPOLÓGICAS[1]

ROAD-BODIES, CULTURE AND CITIZENSHIP: ANTHROPOLOGICAL REFLECTIONS

Pablo Wright*

Resumen: Este trabajo analiza, desde la perspectiva de la antropología vial, la forma en que nuestros cuerpos individuales, histórica y culturalmente están conformados como *cuerpos viales*. El marco conceptual se nutre principalmente de varias corrientes de la sociología de Goffman y Bourdieu, de la antropología de la *performance*, la proxémica, la fenomenología, y la economía política de la cultura. Analizo los diversos orígenes de la antropología vial desde mi propia biografía como antropólogo, y cómo la experiencia etnográfica dio lugar a una nueva conceptualización de las culturas viales y sus vínculos con las prácticas corporales reales en calles y aceras. Incluyo casos etnográficos comparativos de Inglaterra, Estados Unidos, Uruguay y Argentina, experimentados y observados, que ilustran cómo la cultura, la sociedad y el Estado pueden dar forma a nuestros cuerpos viales.

Palabras claves: antropología vial, cultura, ciudadanía, cuerpos viales, *habitus*, *performance.*

[1] Este trabajo fue realizado con el apoyo institucional del equipo Culturalia de antropología aplicada de la Sección Etnología del Instituto de Ciencias Antropológicas, Facultad Filosofía y Letras, Universidad de Buenos Aires. Agradezco el apoyo etnográfico de Leticia D'Ambrosio, Flor Figueredo Corradi y Natalia Montealegre. Estoy en deuda con Victoria Sotelo por sus sugerencias bibliográficas y su apoyo general.

* Universidad de Buenos Aires.

ISSN 2594-2999, Bajo licencia Creative Commons
Encartes 5 • marzo 2020-agosto 2020, pp. 10-28
Recepción: 23 de octubre de 2019 • Aceptación: 16 de diciembre de 2019
http://www.encartesantropologicos.mx





ROAD-BODIES, CULTURE AND CITIZENSHIP: ANTHROPOLOGICAL REFLECTIONS

Abstract: The present work uses a "road-anthropology" perspective to analyze the way in which our individual bodies are historically and culturally conformed as road-bodies. The conceptual framework largely draws on various sociological trends in Goffman and Bourdieu, as well as performance-anthropology, proxemics, phenomenology and the political economy of culture. I analyze street-anthropology's various origins based on my own biography as an anthropologist as well as how ethnographic experience gave rise to a new conceptualization of street-cultures and their connections to real corporeal practices on streets and sidewalks. I include experienced and observed comparative ethnographic cases from England, the United States, Uruguay and Argentina that illustrate how culture, society and the state lend form to our street-bodies.

Keywords: street-anthropology, culture, citizenship, street-bodies, habitus, performance.

Introducción

Este trabajo reseña algunas ideas y análisis desarrollados sobre el campo de la antropología vial, que consiste en el estudio antropológico de los sentidos y la historia de cómo nos instalamos social y existencialmente en el espacio público, cómo nos movemos, cómo interpretamos las normas escritas o los signos viales en calles, rutas, aceras o desplazamientos peatonales o en medios de transporte.[2] Pero esta instalación existencial se da en marcos sociohistóricos y nacionales definidos, de allí que las relaciones Estado-ciudadano y la historia de las políticas públicas sobre este campo son claves en la compleja modelación –siempre en proceso y dinámica– de nuestros *cuerpos viales*. Sin ser una definición tajante y cerrada, considero los cuerpos viales como la inscripción en esos diversos cuerpos de los procesos señalados, en los cuales se cristalizan esos modos de ser/pensar/hacer prerreflexivos que Pierre Bourdieu denominó *habitus* (1972), continuando las pioneras reflexiones de Marcel Mauss y Max Weber sobre las relaciones entre cuerpo y sociedad. El *habitus* se entronca, en lo observable, con la noción goffmaniana de presentación del *self* y de *performance* (Goffman, 1959). En síntesis, los cuerpos viales

[2] Más detalles sobre las características de la antropología vial pueden encontrarse en Wright (2008), Wright, Otamendi, Nieto, Lobo e Iparraguirre (2012), Grimaldo (2018a), Wright y Otamendi (2017) y Wright, Moreira y Soich (2019).



son la manifestación de nuestro ser-en-la-calle, y entre ellos podemos incluir los *cuerpos peatonales* y los *cuerpos metálicos*.[3] Los primeros son nuestros cuerpos carnales en-situación, en su *performance* vial, mientras que los cuerpos metálicos son aquellas estructuras de integración *humanomecánica* donde condensamos existencialmente el esquema corporal y la identidad social. Los cuerpos metálicos serán entonces todas aquellas entidades híbridas emergentes que nos relacionen con un vehículo (bicicletas, motos, automóviles, etc.), las cuales, a partir de ese encuentro, fusionan sus naturalezas separadas en un único cuerpo que puede, ahora, desplazarse por los espacios viales. Proponemos observar el sistema de interacción de los cuerpos viales utilizando las nociones bourdianas de juego y campo (Bourdieu, 1972). El *juego social* de la calle sigue reglas más o menos conocidas por los actores intervinientes en él, y supone conocimientos implícitos y explícitos que deben ponerse en práctica para "jugar el juego" aceptablemente. Dentro de este juego, los cuerpos viales realizan *coreografías* que son aquellas maniobras/trayectorias estereotipadas dentro del *campo vial*, el que está integrado por el conjunto de actores individuales e institucionales que generan su dinámica.

De esta forma, aquí presentaremos reflexiones y ejemplos etnográficos acerca de los cuerpos viales a partir de experiencias de campo que habilitan una mirada antropológica del mundo vial. El trabajo ilustra sintéticamente, en primer término, cómo se fue conformando este campo de estudio, el cual, como toda empresa antropológica, supone y se enfrenta en contextos socioculturales concretos a la alteridad, la cultura, el poder, el Estado y el sentido, principalmente. Y, en este caso específico, cómo todo ello apareció contingentemente como cuerpos viales extraños a un etnocentrismo de origen, a partir de viajes a otros países no

[3] La noción de *cuerpos metálicos* se sugirió en una ponencia inédita de 2007 que escribí con Verónica Moreira y Darío Soich, cuya versión ampliada como capítulo de libro se publicó en 2019. La idea de esta Gestalt existencial donde se sincretizan el individuo y la máquina –sea ésta con o sin motor– aparece con más extensión desarrollada en la serie televisiva de 8 capítulos titulada *Cuerpos metálicos*, emitida originalmente en 2010 por el Canal Encuentro de Argentina (http://encuentro.gob.ar/programas/serie/8092), y cuyos contenidos estuvieron a mi cargo. Allí, por otra parte, se sintetizan las principales ideas de la antropología vial, especialmente orientadas hacia la educación, la seguridad y la ciudadanía relacionadas con lo vial.



motivados por una agenda de investigación *per se*. Después se profundiza sobre lo vial como campo, explicitándose la construcción conceptual de la antropología vial y su mirada, que combina influencias de diversas tradiciones filosóficas, sociológicas y antropológicas. Esta perspectiva permite definir la etnografía y el campo antropológico de un modo relacional y existencial, para finalmente establecer la clase de lugares de campo o etnográficos en los que desarrollamos nuestra investigación. En tercer término, se analizan los cuerpos viales en dos escenas etnográficas, una de la Argentina y otra que compara las culturas viales argentina y uruguaya, identificando características diferenciales de los cuerpos viales y sus contextos sociohistóricos. A partir de allí, exploramos algunas características de las matrices kinésicas que modelan los cuerpos viales en estos contextos nacionales.

Primeras alteridades

La primera experiencia de alteridad vial donde tanto personas como vehículos desarrollaban movimientos que expresaban un *habitus* diferente del mío la tuve en Londres, a mediados de la década de 1980, en ocasión de un congreso. Era mi primera visita a la patria de mi ascendencia paterna, aunque, en este caso, la ancestralidad no me garantizaba similitudes –o bien continuidades culturales corporizadas– sino más bien un lazo afectivo alimentado por relatos de inmigración como por periplos turísticos familiares por aquellas islas. A pesar de tener al inglés como código concreto de esa aparente "continuidad", mi propio cuerpo, modelado por el *habitus* argentino, manifestaba íntimamente, a través de una sensación de desorientación, extrañeza y *bad timing*, eso que veía y sentía en las calles y aceras de la ciudad. La circulación por la izquierda, que se tornaba una pesadilla al cruzar las calles porque no sabía de dónde vendría el tránsito, a pesar de los carteles pintados en el piso que sugerían amablemente "*look left*" o "*look right*"; el desplazamiento de los peatones también por la izquierda en las aceras y escaleras mecánicas del metro; el apego estricto de los vehículos a los carriles pintados en las calles, las trayectorias frenéticas, pero siempre dentro de las normativas legales, de los taxis que tomé durante ese tiempo; o la práctica increíble de los autos de estacionarse en sentido contrario legalmente, entre otras cosas, me provocaron un estado de conmoción del *habitus* vial. Al regresar a Buenos Aires estuve por un tiempo descolocado con el tránsito local, sobre todo al conducir automó-



viles, ya que experimentaba ese apego medio "enfermizo" a las normas que me impulsaba a ir a la velocidad permitida y no más, señalar mis maniobras de cambio de carril o sobrepaso prolijamente con la luz de giro, de un modo que me parecía obsesivo y mucho más a mis compañeros eventuales del juego vial. Esa mutación no duró mucho, pero mientras lo hizo ejerció un poder de coerción interna que sólo pude reconocer de nuevo cuando cambié de país, pero por más tiempo, en Filadelfia (EEUU). Es decir, así como vino se fue, diluyéndose frente al poder de las costumbres que jugaba un juego de mayorías, mientras mis coreografías eran tímidas extrapolaciones de un juego vial ajeno.

La estadía por tres años en esa ciudad estadounidense por motivos de estudio me introdujo en una larga cotidianeidad que, cercana a los arquetípicos trabajos de campo prolongados de la antropología clásica, me resocializó el *habitus* vial después de varias multas y de fracasar en el primer intento de obtención del permiso de conducir local. Asimismo, apareció el tema de la ciudadanía en general, por la experiencia de "estar en otro país" y tener que realizar innumerables trámites para legitimar mi presencia y la de mi familia como extranjeros allí. Lo que se hizo evidente fue cómo era el proceso de socialización de los niños en los valores y normas generales de la sociedad estadounidense a través de la asistencia de mis hijos al jardín de infantes y los primeros años de la escuela pública. En esos establecimientos se nos hizo bien visible cómo se explicitaban las normas de conducta y de cuidado, así como la idea de la responsabilidad por las consecuencias de las acciones propias. Fiel al universo mito-histórico del protestantismo, la educación ciudadana que observábamos era potente, ya que a la normativa se correspondían sanciones sociales pequeñas en los infantes y mayores en los adultos. Y esa cultura de apego normativo y escritura de "instrucciones" en todos lados, para ser leídas y obedecidas por los individuos "responsables", se veía para nuestra mirada extranjera en las coreografías de los cuerpos peatonales y de los cuerpos metálicos en calles y aceras. Los desplazamientos de los vehículos se mantenían a la velocidad permitida, los carriles en calles y rutas aparecían como límites solo franqueados previo aviso y disminución de velocidad, y en algunos momentos se tornaban casi exasperantes y aburridos. Para peor, los peatones y los ciclistas esperaban pacientemente sus turnos de paso en los semáforos, ¡lo que para mí era una verdadera pérdida de tiempo!



Pensar los cuerpos viales

Poco a poco, la reflexión antropológica daba un marco hermenéutico para dar sentido a las diferencias que veíamos entre nuestros cuerpos viales y los de los estadounidenses. El marco de diferencia de nuestra experiencia extranjera habilitada creó las condiciones etnográficas para la emergencia gradual de un dominio objetivado de la realidad: el de lo vial. Así lo vial, como concepto desde una perspectiva antropológica, hizo posible la constitución de un "dominio de objetividad" (Ricoeur, 1960: 330 en Corona, 1990: 16), el cual se hizo evidente dada mi condición de observador externo no moldeado por el *habitus* local, hecho que me permitió tomarlo "como objeto de conocimiento" (Jackson, 2010: 74). Además, y honrando la larga tradición de nuestra disciplina en la sociología del conocimiento (Durkheim y Mauss) y en las relaciones entre lenguaje, pensamiento y realidad (Boas, Sapir y Whorf), el propio término *vial* es posible pensarlo dentro del universo lingüístico del castellano, y sus alcances semánticos son mayores y más abstractos que el término inglés de *road*,[4] lo que permite un trabajo conceptual para identificar pautas que conectan al decir de Bateson, modos de ser en la calle socioculturalmente desarrollados, y que pueden entroncarse con matrices kinésicas (Wright, Moreira y Soich, 2019: 204-205, 209) modeladas históricamente en cuerpos viales concretos. En este sentido, el término *vial* habilita un espacio semántico para pensar analíticamente una totalidad, lo vial, y vincularla con la historia de la sociedad como proceso histórico concreto, y los modos culturales en que aquélla se objetiva en la forma de imaginarios, *habitus* y prácticas corporales.

El proceso de construcción conceptual de la antropología vial se materializó después de retornar a la Argentina, especialmente por las diferencias que ahora observaba entre mi experiencia con la cultura y sociedad del país del Norte y la de mi lugar de origen. El contraste entre los cuerpos viales era tan grande, que después de varias peripecias peligrosas para mi propia vida en las calles de Buenos Aires –era evidente que algo del *habitus* estadounidense se me había in-corporado– y movido por la evidencia de la alta tasa de siniestralidad argentina, decidí profundizar en la visión antropológica de las culturas viales, y la comprensión de qué clase de procesos son los que las modelan. En esta conceptualización el horizonte de

---

[4] Ver, por ejemplo, el trabajo de Dalakoglu (2010). Para un detalle sobre las diferencias entre *road* y vial, ver Wright, Moreira y Soich (2019: 170).



la nación, el Estado y la ciudadanía aparecían como factores claves en la propuesta de esta ontología de los mundos viales que se estaba gestando, siempre dentro de un enfoque más amplio de una economía política de la cultura (Rigby, 1985; Comaroff y Comaroff, 1992; Roseberry, 1994).

Como señalé antes, el origen de esta reflexión antropológica sobre los mundos viales se halla en la experiencia internacional, por cuanto lo que pude detectar tanto en Inglaterra como en los EEUU, y en breves estadías en Uruguay, es que el modo en que los cuerpos viales habitan y se desplazan por los espacios viales es diferente, y se puede palpar cuando uno cambia de país o al detectar a turistas extranjeros con la brújula vial desorientada (Korstanje, 2008). Según nuestra perspectiva, esto tiene una correlación con las políticas públicas históricas sobre este campo en particular, pero también con la modelación nacional de la ciudadanía en general. Es decir, los modos en que la *peatonalidad* y la *automovilidad* –y también cada vez más la *biciclidad* y la *motociclidad*–[5] se dan en la práctica empírica pueden verse como el producto histórico, complejo y polifacético de las relaciones ciudadano-Estado, especialmente en lo que hace a la distancia entre las normas legales y las prácticas concretas.[6] La mayor distancia o cercanía de ambos estará en función de las características del Estado y sistema sociopolítico que esa sociedad como nación moderna tendrá, y también con la clase de estructura de igualdad-desigualdad que caracterice a su economía política. El espacio vial por definición, en un Estado moderno, es un espacio reglamentado, aun cuando haya una aparente libertad total de desplazamiento según la voluntad de los actores sociales. Si bien esto parece ser cierto a la mirada superficial, consideramos que, dentro de los desplazamientos en el campo, los cuerpos viales muestran regularidades empíricas, especial aunque no exclusivamente en relación con lo que podemos denominar "regiones de interacción", inspirados en los términos de Reguillo (2000: 87 en Grimaldo 2018b: 45), cuyo orden, ritmo y direccionalidad provienen de los signos estatales, en este caso los conocidos signos o señales de tránsito. De este modo, podremos observar zonas de concentración de compor-

---

[5] Neologismos que se suelen escuchar en las agrupaciones de usuarios de bicicletas y motos, respectivamente.

[6] Las relaciones ciudadano-Estado incluyen por supuesto el efecto de las leyes y normativas nacionales, provinciales/departamentales/estatales y municipales en su aplicación concreta en términos de educación, prevención y seguridad vial.

tamientos estereotipados frente a signos viales concebidos como signos ordenadores del Estado, ubicables sea dentro de los polos de la obediencia casi automática como de la interpretación más individualista y creativa. En estas regiones de interacción entre los actores y los signos viales, podemos encontrar un gradiente diverso entre obediencia/rebeldía semiótica, esta última presente cuando los actores transforman esos signos estatales en símbolos, o sea, como algo que no es transparente y necesita ser interpretado según conveniencia individual (Grimaldo, 2018a: 195; Wright, Moreira y Soich, 2019: 181, 190). De acuerdo con esta perspectiva conceptual, la historia y la estructura de la sociedad parecen condensarse fractal y holográficamente en estas regiones interactivas viales que expresan, más o menos dramáticamente según los casos, la legalidad abstracta o bien la legalidad *ad hoc* de las relaciones sociales en el campo vial y sus posibles versiones intermedias. Y estas relaciones pueden verse como un momento "parcial" del campo social más amplio de una sociedad. En concreto, como etnógrafos viales podríamos ver en estos *lugares etnográficos del campo vial* como por ejemplo los semáforos, los cruces peatonales, los signos de pare, ceda el paso y/o rotonda, prohibido estacionar, velocidad máxima o doble raya en calles o rutas, el modo en que la *ciudadanía vial* es puesta en práctica, es performada.[7] Asimismo, los lugares etnográficos viales no son solo estáticos alrededor de los signos viales, sino que, según el caso, podrán estar situados en espacios móviles, siguiendo aquí las sugerencias de una etnografía móvil y multisituada de George Marcus (1995), es decir "dentro" de las trayectorias de los actores viales, sea en vehículos de toda clase, como pasajeros dentro de ellos, o bien en los diferentes desplazamientos de peatones. En suma, aplicaríamos aquí las posibilidades de una *etnografía cinética*,[8] una etnografía en/del movimiento.

Las herramientas conceptuales desplegadas para analizar las coreografías de los cuerpos viales, sean como gestos hacia las señales de tráfico de parada, avance, retroceso, duda o desafío, junto con las desarrolladas por

---

[7] En la serie *Cuerpos metálicos* se elaboró una perspectiva que apuntaba al logro de una posición crítica y reflexiva sobre la conciencia vial y la ciudadanía. Ésta aparece más explicitada en Wright *et al*. (2012: 13). Una perspectiva convergente de la ciudadanía vial puede encontrarse en las sugerentes propuestas de Nesis y Bohmer (2017).

[8] Inspirado por las ideas del importante análisis de Guillermo Giucci (2007) sobre la cultura del automóvil en la sociedad moderna.



los cuerpos metálicos en calles, rutas o aceras, principalmente, provienen de las tradiciones arriba señaladas, así como de la antropología lingüística, especialmente de la proxémica (Hall, 1966), la antropología de la *performance* (Turner y Bruner, 1986; Schechner, 2006) y los estudios de cultura, símbolos y prácticas (Sahlins, 1985; Geertz, 1973; Turner, 1985; Jackson, 1989). Una parte importante por supuesto es tributaria de la fenomenología de la corporalidad de Merleau-Ponty (1962), y sus desarrollos en la antropología del cuerpo (Le Breton, 1990; Citro, 2009). No obstante, la interpelación o el conjuro de estas herramientas conceptuales se dio a través de las experiencias etnográficas relatadas. En relación con esto es importante señalar que la conexión dialéctica y emergente entre experiencia y conceptualización fue posible por la propia naturaleza de la etnografía. En efecto, dado que el etnógrafo es su propio instrumento de observación/recolección de datos, cuya estructura existencial es doble, como sujeto histórico y dispositivo metodológico (Lévi-Strauss, 1955; Nash y Wintrob, 1972; Wright, 1994), de esta forma como etnógrafo pude transformar experiencias no planificadas de vida en datos antropológicos a través de una propuesta temática poco desarrollada en la literatura antropológica. Además, la idea de que el campo no se restringe únicamente a una dimensión espacial discreta, sino que es sobre todo algo que se activa por la mirada antropológica que transforma lo aparentemente cotidiano en campo de indagación etnográfica (Clifford, 1997; Gupta y Ferguson, 1997; Scholte, 1980, 1981; Rigby, 1992; Wright, 1994),[9] creó el espacio conceptual-metodológico para la emergencia de este análisis sobre cuerpos viales, cuya alteridad inicial disparó su activación. De este modo, el campo etnográfico, como señala Clifford (1997: 186), en línea con el pensamiento de Henri Lefebvre y Michel de Certeau, no está ontológicamente dado, y puede emerger de circunstancias eventuales donde, como en nuestro caso, el cuerpo reaccionó primero, y después el resto del ser se despertó a la conceptualización de ese *campo* que "aparecía" frente a nosotros.[10]

---

[9] O también se puede referir, haciéndonos eco de las tradiciones hermenéuticas y de la teoría de la práctica bourdiana, como una descotidianización, es decir, un extra-ordinario mirar a lo cotidiano (Cardoso de Oliveira, 1988, y Lins Ribeiro, 1989).

[10] A partir de sugerencias de un evaluador anónimo de este trabajo, podría afirmar, en lenguaje merleaupontiano, que la *intencionalidad corporizada* precedió a la *intencionalidad de la conciencia* (Merleau-Ponty, 1962) en la percepción de que "algo estaba ocurriendo" en la



Escenas y sentidos

Dos ejemplos ilustrarán el modo en que podemos realizar la investigación etnográfica de campo, focalizándonos en los cuerpos viales. El primero surge de una situación espontánea propia cuando una vez caminaba por la localidad de Victoria, en el partido de San Fernando a las afueras de Buenos Aires, y observara un hecho que me despertó la alerta etnográfica. Una madre con su hija de unos cinco años llevando un cochecito de bebé cruzaba una calle que terminaba en una avenida. Sobre esa misma calle venía un automóvil a cierta velocidad, pero al ver a la mujer bajó un poco la marcha, aunque no se sabía si iba a parar completamente, para dejarla pasar, o bien seguir y que la que se detuviera fuese ella. La mujer, que al principio parecía decidida a cruzar, caminó unos pasos, pero al ver el vehículo que se acercaba mucho, paró y volvió sobre sus pasos hacia la acera. El conductor, al ver este movimiento, entonces siguió su curso y entró en la avenida. Lo que me llamó la atención fue que la mujer parecía no tener un conjunto unificado de premisas que la guiaran ante tal situación: su cuerpo desplegó una corporalidad ambigua, de resolución primero, y de duda después, lo que generó un movimiento medio espasmódico de brazos y piernas, tanto de ella como de su niña. Es como si por un instante se hubiera guiado por un código y después por otro, como si no tuviera un conjunto de instrucciones motoras estandarizadas para los desplazamientos por el espacio público vial.[11] Esta escena, y otras similares vistas cerca de mi casa, y protagonizadas también por mí mismo, como en otras ciudades de la Argentina, me llevaron a reflexionar sobre el efecto de las políticas públicas, o bien su falta, en relación con la estandarización de conductas frente a los signos. Sean los signos viales presentes en la materialidad de las señales verticales u horizontales, como en los signos abstractos de las normas escritas –que deberían estar internalizados en alguna parte del ser–, los cuerpos viales argentinos son ambiguos frente a

estructura de mi *habitus* durante/a partir de esas experiencias con mundos viales ajenos. Y, asimismo, que esta clase de ocurrencias son claves en toda investigación etnográfica, concebible desde un punto de vista general como un *desplazamiento ontológico* por los mundos sociales (Wright, 1994: 367). En este sentido, desarrollos muy sugerentes sobre la experiencia corporal como dato de campo pueden encontrarse en Aschieri (2013) y Aschieri y Puglisi (2011).

[11] Escena analizada por primera vez en Wright (2011: 28-29).



sus "instrucciones", poniendo en práctica una corporalidad variable muy visible frente a situaciones como la peatonal recién descrita, pasando por alto que "el peatón siempre está primero". No obstante, parece ineludible, al menos por ahora, que aquí los signos viales devienen símbolos.

El segundo ejemplo proviene de experiencias de campo en Argentina y Uruguay con una colega de ese país, con quien hicimos investigaciones viales recíprocas.[12] La idea general se basaba en que, si bien ambos países comparten una historia común tanto en lo político como en lo cultural, existen diferencias importantes identificables en la cultura vial, y que se asientan en las respectivas historias de construcción del Estado-nación y de la arquitectura legal y de ciudadanía.[13] El motivo concreto que nos

---

[12] Realicé una prospección de campo en Uruguay, donde visité Montevideo y Piriápolis en diciembre de 2015 con una primera idea de comparar las culturas viales argentina y uruguaya. Allí observé el tránsito, sus dinámicas de flujo, derecho de paso y cruces peatonales, e hice viajes en autobuses. En 2019, ya con la perspectiva conceptual de la antropología vial más desarrollada, capitalizamos las experiencias de la antropóloga uruguaya Leticia D'Ambrosio en sus estadías en Buenos Aires durante estudios de posgrado, y preparamos investigaciones para comparar imaginarios viales de nuestros países. Así realizamos trabajo de campo en el este uruguayo, en el departamento de Maldonado, en junio de ese año. Allí hicimos múltiples viajes en automóvil por calles, rutas, rotondas y pasando por cruces peatonales; asimismo, en observaciones en puntos fijos, registramos los derechos de paso en cruces peatonales sin semáforos, en las ciudades de Maldonado, Punta del Este y San Carlos. Una breve prospección por rotondas y calles en Buenos Aires junto con la doctora D'Ambrosio en agosto de 2019 sirvió para terminar de comparar preliminarmente la cinética vial y coincidencias y diferencias significativas entre los imaginarios viales de ambos países. Un primer reporte de esos estudios se presentó recientemente al Congreso de la Asociación Uruguaya de Caminos (Wright y D'Ambrosio, 2019).

[13] Como señalan Romano (2010) y Basini (2003), Uruguay se constituyó entre fines del siglo XIX y comienzos del XX en un país con una cultura de ciudadanía democrática, igualitarismo y laicidad que lo distinguió de los otros países de la región, merced a políticas de Estado como la Ley de Educación Común de 1877, que coadyuvó en implementar la enseñanza pública, gratuita y laica en todo el país. Asimismo, como afirma Yaffe (2000), gradualmente el Estado y sus políticas públicas contribuyeron a la modelación de una cultura política donde la negociación y consenso entre sectores políticos garantizaba cierta estabilidad política a largo plazo, lo que generó a su vez una cultura política peculiar dentro de la región. Aquí el período del *batllismo*, representado por las dos presidencias

llevó a realizar esta investigación en curso es que durante la temporada estival muchos argentinos visitan Uruguay llevando a cuestas –y lo que es peor, sin darse cuenta de ello– su *habitus* vial, el que se observa en, como vimos, una actitud ambigua frente a las normas y los signos viales. Esta "invasión", como es así llamada por los nativos uruguayos, se traduce en múltiples siniestros de tránsito y toda clase de problemas de mal estacionamiento, alta velocidad en ciudades y pueblos e ignorancia casi total de las señales de tránsito y de incapacidad de percibir a los peatones y sus derechos de paso. Para comprender esta compleja situación, identificamos aquellos lugares etnográficos donde surgían los problemas y efectuamos una indagación *in situ*. Lo que se hizo evidente es que en la construcción de la ciudadanía vial uruguaya existen ciertos "lugares sagrados" que son casi religiosamente respetados y que pueden identificarse como significativas regiones de interacción: las *cebras* o cruces peatonales, los semáforos, las rotondas, los carteles de ceda el paso y pare. Allí, a diferencia del caso argentino, los locales mantienen los signos viales como signos, sin necesariamente interpretarlos *ad hoc* según la situación. Es de destacar en rela-

---

de José Batlle y Ordóñez (1903-1907 y 1911-1915) constituyen la matriz política desde la cual se construyó el Estado moderno uruguayo. De este modo, a través de su historia, se dio cierta "naturalización de la democracia en Uruguay" (Guigou, 2006: 48) y la construcción de una cultura ciudadana y consciente del respeto a las leyes y al sistema. Por otra parte, el proceso histórico argentino estuvo siempre atravesado por rivalidades y desencuentros entre Buenos Aires y el resto del país y sus caudillos regionales. Si bien generó la construcción de una identidad nacional no así modeló una conciencia ciudadana homogénea, en donde el individuo se percibiera como solidario de un Estado y sus leyes en pos del bien común. Por otro lado, la institucionalización de la escuela pública a partir de las políticas impulsadas por Domingo F. Sarmiento a fines del siglo XIX apuntó a la alfabetización universal y la homogeneización social, la que, junto con la instauración de la universidad pública y laica, resultaron usinas de movilidad social y modernidad en el país. No obstante, en términos de proceso cultural, no generó una ideología ciudadana sólida, aunque sí una expansión de la identidad nacional tras las corrientes inmigratorias de fines de siglo XIX y las primeras décadas del siguiente. En este sentido, la conciencia de ciudadanía en la Argentina siempre fue fragmentaria, lábil y ambigua frente a la figura y políticas del Estado. Podemos sugerir que en los cuerpos viales actuales pueden detectarse ecos de esos procesos históricos diferenciales.



ción con nuestras corporalidades y *habitus* nacionales que, cuando intenté cruzar los pasos cebras como los lugareños de Montevideo, quienes lo hacen despreocupados y con confianza ciudadana, mi cuerpo, habituado al juego de la calle argentino, titubeaba asustado de que el conductor no frenara y me embistiera. Mi compañera uruguaya me decía: "dale, cruza, que no pasa nada, él va a frenar", lo que me tranquilizó un poco, aunque al llegar al otro lado todo mi cuerpo seguía tenso, preparado para el peligro. Mi *habitus* vial se negaba allí a modificarse y a cambiar los umbrales y formas de potenciales riesgos, y menos aún a asumir una confianza en normas abstractas que mi práctica cotidiana negaba o adaptaba creativamente. Además de las cebras, otro lugar etnográfico clave en el país oriental[14] son las rotondas, donde se observa una obediencia muy importante del derecho de paso: quien ya está en ella tiene precedencia sobre el que ingresa, sitio que normalmente tiene señal de *ceda el paso* o de *pare*, y también líneas de detención pintadas en el piso. Esto lo pude comprobar además de por observación, al llevar a cabo etnografía cinética con el auto de mi colega: mientras ella manejaba como "buena uruguaya", yo podía ver la dinámica del tránsito vehicular y peatonal ajustándose casi sin excepciones al mensaje de los signos y a los flujos regulados en estas regiones de interacción. De esta forma, cuando hicimos etnografía cinética en Buenos Aires, fue el cuerpo vial de ella el que sufrió la situación al circular por varias rotondas. Utilizando mi auto, ingresamos a ellas al "modo argentino", esto es, negociando el derecho de paso sin atender al cartel que nos instaba a detenernos y ceder el lugar a quienes iban ya por la rotonda. Mientras yo estaba relajado y tranquilo, en mi mundo "natural" como un rebelde semiótico más, mi colega tenía cara de vértigo y se agarraba como podía para no sufrir la inminente –para ella– colisión. Como era de esperarse, nada de eso pasó, el flujo del tránsito no sufrió interrupción alguna, y cada vez que entrábamos en las rotondas su cuerpo se crispaba, porque esa cinética poco parecida al juego uruguayo de la calle rebasaba lo esperable para ella. Lo mismo le sucedió en los cruces peatonales al intentar cruzar como en su tierra, la realidad vial porteña le impidió hacerlo una y otra vez, ¡para perjuicio de su cuerpo vial que iba incrementando sus contracturas musculares!. Consideramos que estas diferencias se basan

[14] Dado que el nombre oficial de ese país es República Oriental del Uruguay, los uruguayos suelen ser llamados *orientales*, el cual también es utilizado como autodenominación.



en la construcción histórica particular del Estado en cada orilla del Río de la Plata, y en la concomitante ciudadanía que emerge de ella. Es decir, los cuerpos viales, en su dimensión *micro*, expresan un modo de ser en la calle que ancla su lógica y sus modos de manifestación en el horizonte *macro* de la sociedad y la cultura respectivas.[15]

Palabras finales

Sugerimos aquí, como lo expresáramos en otra parte (Wright, Moreira y Soich, 2019: 204-205), que en los cuerpos viales se halla sedimentada la experiencia histórica en las diferentes formas de la corporalidad que identificamos en este trabajo: cuerpos peatonales y cuerpos metálicos. Añadimos ahora también que las prácticas corporales, como señalara el historiador Paul Connerton (1989), actúan como actos de transferencia de la memoria colectiva en las memorias corporizadas (*embodied memories*). De ese modo, en los gestos viales, sean carnales o metálicos, resuenan las experiencias creativas performadas en las escenas viales pasadas que conforman verdaderas *memorias kinésicas* corporizadas, que integran el conjunto de disposiciones del *habitus*. Por ello en una historia sensorial de calles y aceras encontramos capas de experiencia histórica actualizadas en situaciones viales concretas, tanto en regiones de interacción con signos viales como lejos de ellos. El *habitus* vial es producto de estas sedimentaciones históricas de las memorias corporizadas dentro de una matriz más amplia de movimientos y coreografías posibles, marca el horizonte de posibilidades de desplazamientos pensables y realizables en las escenas viales. O sea, consideramos que analíticamente la noción de *matriz kinésica* puede ser útil operativamente como totalidad de coreografías habituales que se observan en prácticas concretas, y que no son movimientos completamente libres ni azarosos,[16] aun cuando pueda haber un margen importante de ellos. Y que el marco normativo y el de las políticas públicas activas sobre el disciplinamiento vial parece ser un horizonte significativo para comprender los diferentes modos de ser-en-la-calle que observamos en

---

[15] Aquí me hago eco de las interesantes observaciones realizadas por Fraiman y Rossal (2006) sobre las relaciones sociales en el tránsito de Montevideo entre las "micro escenas" y las "macro estructuras".

[16] En estas coreografías se condensan por supuesto dimensiones de género, generación, estatus, clase, profesión, entre otras, que ameritan investigaciones futuras.



nuestras experiencias etnográficas. Si bien aquí se enfatizaron estos aspectos que conectan los cuerpos viales, la cultura y la ciudadanía, donde la comparación etnográfica entre Argentina y Uruguay arrojó observaciones e interpretaciones sobre el papel del Estado en la construcción sociocultural de los cuerpos viales, la antropología vial, junto con otros desarrollos convergentes de los estudios de transporte, del tránsito y de la movilidad podrán ampliar este horizonte polifacético de fenómenos cinéticos que interpelan nuestros conceptos y compromisos por una mejor calidad de vida en la sociedad contemporánea.

Bibliografía

Aschieri, Patricia (2013). "Hacia una etnografía encarnada: la corporalidad del etnógrafo/a como dato de investigación", en *X* ram – *Reunión de Antropología del Mercosur*. Córdoba, Argentina.

Aschieri, Patricia y Rodolfo Puglisi (2011). "Cuerpo y producción de conocimiento en el trabajo de campo. Una aproximación desde la fenomenología, las ciencias cognitivas y las prácticas corporales orientales", en Silvia Citro (ed.), *Cuerpos plurales. Antropología de y desde los cuerpos*, pp. 127-150. Buenos Aires: Biblos.

Basini, José (2003). "Indios num país sem indios: a estetica do desaparecimento. Um estudio sobre imagens indias e versoes étnicas no Uruguai". Tesis de Doctorado del Programa de Pos-Graduação em Antropología Social, Universidade Federal de Rio Grande do Sul, Porto Alegre

Bourdieu, Pierre [1972] (1979). *Outline of a Theory of Practice.* Cambridge: Cambridge University Press.

Canal Encuentro de Argentina (2010). *Cuerpos metálicos* [serie en video]. Recuperado de: http://encuentro.gob.ar/programas/serie/8092, consultado el 27 de enero de 2020.

Cardoso de Oliveira, Roberto (1988). *Sobre o pensamento antropológico*. Río de Janeiro: Tempo Brasileiro.

Citro, Silvia (2009). *Cuerpos significantes. Travesías de una etnografía dialéctica*. Buenos Aires: Biblos.

Clifford, James (1997). "Spatial Practices: Fieldwork, Travel, and the Disciplining of Anthropology", en Akhil Gupta y James Ferguson



(ed.), *Anthropological Locations. Boundaries and Grounds of a Field Science*, pp. 185-222. Berkeley, Los Angeles y Londres: University of California Press.

Clifford, James (1973). *The Interpretation of Cultures*. Nueva York: Basic Books, Inc.

Comaroff, John y Jean Comaroff (1992). *Ethnography and the Historical Imagination*. Boulder: Westview Press.

Connerton, Paul (1989). *How Societies Remember*. Cambridge: Cambridge University Press. https://doi.org/10.1017/CBO9780511628061

Corona, Néstor (1990). "El concepto de hermenéutica en Paul Ricoeur. Notas sobre tres pasos de su desarrollo (Estudio preliminar)", en Paul Ricoeur, *Fe y filosofía. Problemas del lenguaje religioso*, pp. 7-54. Buenos Aires: Almagesto-Docencia.

Dalakoglu, Dimitri (2010). "The Road: An Ethnography of the Albanian–Greek Cross-border Motorway", en *American Ethnologist*, vol. 37, núm. 1, pp.132–149. https://doi.org/10.1111/j.1548-1425.2010.01246.x

Fraiman, Ricardo y Marcelo Rossal (2006). "De las micro-escenas a los macro-dramas. Observación participante y realidad social", en *Anuario de Antropología Social y Cultural en Uruguay*, núm. 4, pp.35-40.

Geertz, Clifford (1973). *The Interpretation of Cultures*. Nueva York: Basic Books, Inc.

Giucci, Guillermo (2007). *La vida cultural del automóvil. Rutas de la modernidad cinética*. Buenos Aires: Editorial UNQ.

Goffman, Erving (1959). *The Presentation of Self in Everyday Life*. Nueva York: Anchor Books.

Grimaldo, Christian (2018a). "Conversación con Pablo Wright: La antropología vial, una propuesta para el estudio de la movilidad como campo cultural", en *Encartes.* Revista Digital Multimedia, vol. 1, núm. 1, pp.152-168.

Grimaldo, Christian (2018b). "Transeúntes. Interactuar, percibir, imaginar y ser en la ciudad a partir del uso cotidiano del transporte público en el Área Metropolitana de Guadalajara". Tesis de Doctorado en Ciencias Sociales. Guadalajara: CIESAS.

Guigou, Nicolás (2006). "Religión y política en el Uruguay", en *Civitas. Revista de Ciencias Sociais*, vol. 6, núm. 2, pp.43-54



Gupta, Akhil y James Ferguson (1997). "Discipline and Practice: 'The Field' as Site, Method, and Location in Anthropology", en Akhil Gupta y James Ferguson (ed.), *Anthropological Locations. Boundaries and Grounds of a Field Science*, pp.1-46. Berkeley, Los Angeles y Londres: University of California Press.

Hall, Edward T. (1966). *The Hidden Dimension*. Garden City, Nueva York: Doubleday & Company, Inc.

Jackson, Michael (1989). *Paths toward a Clearing. Radical Empiricism and Ethnographic Inquiry*. Bloomington e Indianapolis: Indiana University Press.

Jackson, Michael [1983] (2010). "Conocimiento del cuerpo", en Silvia Citro (coord.), *Cuerpos plurales: antropología de y desde los cuerpos,* pp. 59-82. Buenos Aires: Biblos.

Korstanje, Maximiliano (2008). "Turismo y tránsito. Un estudio de caso sobre el apego a las normas viales en turistas extranjeros y nacionales", en *Estudios y Perspectivas del Turismo,* vol. 17, núm. 2, pp.71-97.

Le Breton, David (1990). *Antropología del cuerpo y modernidad*. Buenos Aires: Nueva Visión.

Lévi-Strauss, Claude [1955] (1992). *Tristes Trópicos*. Buenos Aires: Paidós.

Lins Ribeiro, Gustavo (1989). "Descotidianizar, extrañamiento y conciencia práctica, un ensayo sobre la perspectiva antropológica", en *Cuadernos de Antropología Social*, vol. 2, núm. 1, pp. 65-69.

Marcus, George (1995). "Ethnography in/of the World System: The Emergence of Multi-Sited Ethnography", en *Annual Review of Anthropology*, vol. 24, pp. 95-117. https://doi.org/10.1146/annurev.an.24.100195.000523

Merleau-Ponty, Maurice (1962). *The Phenomenology of Perception*. Londres: Routledge y Kegan Paul.

Nash, Dennison y Ronald Wintrob (1972). "The Emergence of Self-Consciousness in Ethnography", en *Current Anthropology*, vol. 13, núm. 5, pp. 527-533. https://doi.org/10.1086/201287

Nesis, José y Martín Böhmer (2017). "Ciudadanía vial como espacio de intersección social", en *1ra. Jornada de la Red Académica de Seguridad Vial*, pp. 25-36. Buenos Aires: Agencia Nacional de Seguridad Vial.

Rigby, Peter (1992). *Cattle, Capitalism, and Class. Ilparakuyo Maasai Transformations*. Filadelfia: Temple University Press.

Rigby, Peter (1985). *Persistent Pastoralists. Nomadic Societies in Transition*. Londres: Zed Books.

Romano, Antonio (2010). *De la reforma al proceso. Una historia de la enseñanza secundaria (1955-1977)*. Montevideo: Ediciones Trilce.

Roseberry, William (1994). *Anthropologies and Histories. Essays in Culture, History and Political Economy*. New Brunswick: Rutgers University Press.

Sahlins, Marshall (1985). *Islands of History*. Chicago: University of Chicago Press.

Schechner, Richard (2006). *Performance Studies: An Introduction*. Nueva York: Routledge.

Scholte, Bob (1981). "Critical Anthropology Since Its Reinvention", en Joel Kahn y Josep Llobera (ed.), *The Anthropology of Pre-Capitalist Societies*, pp.148-184. Londres: MacMillan. https://doi.org/10.1007/978-1-349-16632-9_6

Scholte, Bob (1980). "Anthropological Traditions: Their Definitions", en Stanley Diamond (ed.), *Anthropology: Ancestors and Heirs*, pp. 53-87. La Haya: Mouton. https://doi.org/10.1515/9783110807462.53

Turner, Victor W. (1985). *On the Edge of the Bush. Anthropology as Experience*. Tucson: University of Arizona Press.

Turner, Victor W. y Edward Bruner (ed.) (1986). *The Anthropology of Experience*. Urbana y Chicago: University of Illinois Press.

Wright, Pablo (2011). "Imaginarios, símbolos y coreografías viales", en *Revista Novedades*, vol. 12, núm. 5, pp. 28-33.

Wright, Pablo (2008). "Símbolos, ciudadanía y cultura vial: una exploración antropológica" en *Jornada sobre Inseguridad Vial en la Argentina*. Buenos Aires: Fundación OSDE.

Wright, Pablo (1994). "Existencia, intersubjetividad y Experiencia. Hacia una teoría-práctica de la etnografía", en *Runa*, vol. 20, pp. 347-380.

Wright, Pablo, Alejandro Otamendi, Mariela Nieto, Laura Lobo y Gonzalo Iparraguirre (2012). *Informe Final del Proyecto de Seguridad Vial. Antropología- Eje cultural*. Buenos Aires: Defensoría del Pueblo de la Provincia de Buenos Aires, Grupo Culturalia y Universidad de Buenos Aires

Wright, Pablo y Alejandro Otamendi (2017). "Investigación básica e intervención pública: perspectivas antropológicas sobre educación y seguridad vial en la Argentina", en *1ª Jornada de la Red Académica de*



Seguridad Vial, pp. 45-47. Buenos Aires: Agencia Nacional de Seguridad Vial.

Wright, Pablo, María Verónica Moreira y Darío Soich (2019). "Antropología vial: símbolos, metáforas y prácticas en las calles de Buenos Aires", en Leticia Katzer (ed.), *Perspectivas etnográficas contemporáneas en Argentina*, pp.164-215. Mendoza: Instituto de Arqueología y Etnología de la Facultad de Filosofía y Letras de la Universidad Nacional de Cuyo.

Wright, Pablo y Leticia D'Ambrosio (2019). "Exploraciones antropológicas de la cultura vial: análisis comparativo de Uruguay y Argentina" en *12º Congreso de la Vialidad Uruguaya*. Montevideo: Asociación Uruguaya de Caminos.

Pablo Wright es Ph.D. en Antropología (Temple University), Investigador Superior del Consejo Nacional de Investigaciones Científicas de la Argentina, Profesor Titular del Departamento de Antropología de la Universidad de Buenos Aires, Director de la Sección Etnología del Instituto de Ciencias Antropológicas, Facultad de Filosofía y Letras de la UBA, coordinador en esta Sección del equipo Culturalia de antropología aplicada, miembro del Comité Académico de la Maestría en Antropología Social de FLACSO Argentina.









Encartes, año 3, núm 5, marzo 2020-agosto 2020, es una revista académica digital de acceso libre y publicación semestral editada por el Centro de Investigaciones y Estudios Superiores en Antropología Social, calle Juárez, núm. 87, Col. Tlalpan, C. P. 14000, México, D. F., Apdo. Postal 22-048, Tel. 54 87 35 70, Fax 56 55 55 76 , El Colegio de la Frontera Norte Norte, A. C., Carretera escénica Tijuana-Ensenada km 18.5, San Antonio del Mar, núm. 22560, Tijuana, Baja California, México, Tel. +52 (664) 631 6344, e Instituto Tecnológico y de Estudios Superiores de Occidente, A.C., Periférico Sur Manuel Gómez Morin, núm. 8585, Tlaquepaque, Jalisco, Tel. (33) 3669 3434. Contacto: encartesantropologicos@ciesas.edu.mx. Directora de la revista: Ángela Renée de la Torre Castellanos. Alojada en la dirección electrónica http://www.encartesantropologicos.mx. ISSN: 2594-2999. Las opiniones expresadas por los autores no necesariamente reflejan la postura de la revista.